

El Liberal

DIARIO DE UNIÓN REPUBLICANA

Año 25

Mahón, jueves 18 de Mayo de 1905.

N.º 7142

MAHÓN

Argel-Mahón-Tolón

Es indudable que las regatas cuyo nombre encabeza esta sección, tienen en suspenso al mundo entero. En todas las naciones, en todos los centros de noticias, en todos los periódicos se destina un lugar preferente a este asunto del día, y deseando complacer a nuestros suscriptores no titubeamos en emprender la ardua tarea de dar la más amplia información posible sobre la etapa Mahón-Tolón, que tan accidentada ha sido.

Debemos llamar la atención sobre los importantes radiogramas que transcribimos y sobre el papel no menos importante que ha desempeñado el telégrafo transmitiendo extensas correspondencias a «Le Matin».

No debemos tampoco dejar de llamar la atención sobre el espíritu de entusiasmo que se respira al leer el periódico organizador de las regatas. El temporal ha desbaratado unas regatas que tocaban a su fin, la tempestad ha hundido a los barcos automóviles; pero ya hemos aprendido algo, ya sabemos la diferencia de condiciones de un *Fiat* y un *Camille*, ya vemos en cuales tiene la ventaja uno y en cuales la tiene el otro, y así como tras de muchas víctimas y esfuerzos sobrehumanos disfrutamos hoy de las ventajas del vapor, electricidad, etc., confiamos en que no habrán sido estériles los esfuerzos de estos valientes que han luchado y ganado contra los elementos. El temporal les ha robado sus barcos; pero el alma de las carreras representada por *Un Matin* uno *du Gast* ó un *Gullinari* y demás tripulantes persiste aún dispuesta a recomenarse *prochainement*.

La conquista del Mediterráneo por el automóvil será un hecho más pronto ó más tarde; pero será un hecho. Los elementos que han robado los automóviles quedarán de baja.

Vale más honra sin barcos que barcos sin honra dijo un célebre almirante español. Se han perdido los barcos pero los campeones subsisten y a ellos y a *Le Matin* enviamos un cordial abrazo y nuestros más sinceros plácemes por la altura en que han sabido dejar su nombre.

LA REDACCIÓN.

Artículo de fondo publicado por «Le Matin» el 15 de este mes, ó sea el día de la catástrofe:

En la tempestad

La pérdida de las Canoas

Un trágico fin de prueba.—Las Canoas á cincuenta millas de Tolón, son atacadas por un huracán horrible y sucumben.—Todas las tripulaciones se salvan.—La suerte del *Quand même*.

«Si, es una empresa bastante atrevida, la organización de esta carrera de canoas automóviles entre Argel y Tolón... Pero no hay gran obra sin temeridad, y sabemos nosotros mejor que nadie aquí, que el progreso se ha hecho de una suma de ensayos, de esfuerzos y de penalidades de los hombres.»

Estas son las palabras pronunciadas hace algunos días por Mr. Jonaud, Gobernador general de Argelia, y no hay otras más útiles ni más justas que recordar en estos momentos.

Siete canoas, por la primera vez en el mundo desde que el automovilismo existe, se han aventurado en pleno océano. Ellas han abandonado Argel y, con un mar agitado, sin obstáculos sin accidentes, desafiando todas las previsiones y todos los pronósticos, han llegado á Mahón. Después de haber vuelto á salir y, después de haber llenado un *raid* de cuatrocientas millas, cuando tocaban ya el puerto, cuando la meta estaba á un centenar de kilómetros, estas siete canoas, una de las cuales ha sido gobernada por una mujer, se han encontrado envueltas por una tempestad horrible y por una borrasca atroz. Los elementos desencadenados se han cebado arrojándolo todo. Las canoas no han podido resistir.

Sin embargo, todos los que las tripulaban, todos los que, valerosamente, heroicamente—locamente, si se quiere—habían dado sus vidas para que esta gran experiencia fuese hecha, todos han sido salvados. No se sabe en la hora actual que se haya perdido una sola vida.

He aquí el resultado. Pues bien! Nosotros decimos que esta jornada, á pesar de todo es gloriosa para la canoa automóvil, y que, si la prueba debiera empezarse otra vez, otra vez la empezaríamos.

Una industria ha nacido bruscamente hace pocos años, y nos ha engeñado nuevo horizontes. Nadie puede prever sus límites ni los hechos de que será capaz. Aplicada á la navegación, esta industria de resultados sorprendentes, y que emocionan al mundo entero, y la duda surge de si aplicada á la navegación puede ser un auxiliar importante para la marina de guerra y puede prestar grandes servicios á la defensa nacional. Para

averiguar el valor de la nueva industria es necesario hacer experimentos, pero no experimentos sobre un lago ni á lo largo de un río, sino sobre el mismo mar donde se juegan los destinos de las naciones. ¿Quién hace esta experiencia? ¿La hace el Estado? ¿Se atreve el Gobierno? No, no está en sus atribuciones organizar regatas, y además no tiene los recursos necesarios. Un hombre se presenta que, generosamente, funda una copa. Un periódico se ofrece poniendo las grandes fuerzas de su publicidad al servicio de un experimento que, por mucho que se diga, y por mucho que se haga, no dejará de ser uno de los más bellos y más atrevidos que el genio humano haya intentado. Entonces el Estado para el cual la prueba se hace, que es el llamado á beneficiar de ella y á juzgar el partido que puede sacar para el porvenir, no quiere quedar rezagado en generosidad. El Estado presta el concurso de varios torpederos y cruceros para proteger á los que van á luchar por el. No titubea en asociar los marinos de Francia al triunfo, si se triunfa, ó al peligro si se presenta. Y en efecto cuando este peligro llega, mortal, horroroso, cada cual cumple sencillamente con su deber, se lucha en valentía y en abnegación.

He aquí la historia de estas carreras y el papel que cada cual ha desempeñado en ellas.

Al Estado, á sus admirables marinos, á sus barcos se debe el que no haya una sola muerte á deplorar, cuando sonaba la muerte por todas partes. A los que han expuesto su vida, á los que son concurrentes gloriosos de esta prueba, se debe el saber á la hora actual lo que ayer se ignoraba; qué frágiles esquifes han podido en plena tempestad, atravesar de parte á parte el Mediterráneo y llegar á sesenta millas de Tolón.

Cada cual que saque la moraleja de la lección de esta carrera. Respecto de nosotros estamos convencidos de que la marina nacional sacará provecho de ella. Nada tenemos que lamentar, nada tenemos que añadir, contentos solamente de haber servido lo que hoy es de interés para la ciencia y que será mañana de interés para el país, nosotros damos las gracias á todos los que se han asociado á la prueba, á los que la han alentado y á los que la han defendido y que estamos seguros de ello, están dispuestos á empezarla de nuevo próximamente.

LE MATIN.

RELACION DE LA ETAPA

MAHÓN TOLON

«La escuadrilla ha abandonado Mahón esta mañana á las cuatro. Este es el telegrama que nos anuncia la salida efectiva de los concurrentes para la segunda etapa.

Esta noticia era esperada. Un telegrama de Mahón que insertamos ayer anunciaba que el «Arco» después de una exploración había dado la seguridad de una mejora en el estado del mar, y que se había decidido la salida de las canoas para el amanecer.

Por la tarde los concurrentes y organizadores se habían despedido de las autoridades y de la población. Y los concurrentes se habían preparado para librar el último combate.

Este combate debía ser duro, ajustarse por las noticias que hemos recibido sobre las diversas fases de la carrera. Salidos con tiempo incierto las canoas no han encontrado una mar clemente. El valiente y pequeño «Fiat X», que había, con admiración de todos, logrado una tan bella victoria en la primera etapa, no ha podido resistir los saltos de las olas. El «Mercedes C. P.» y el «Malgré-Tout» no han tardado en pedir remolque.

Por el contrario el «Camille» y el «Quand même», que han tomado la delantera se sostienen admirablemente y todo hace esperar que sabrán llegar hasta la meta.

Sea como fuere, los strevidenmarcos rinos que no han titubeado en embrocar prender un fuego de demerita, planas admirables proezas que se habían iniciado á través del lacrimismo de los radiogramas, tienen derecho á una admisión sin límites, y sea cualquier resultado de esta segunda etapa, los energicos, ha de ser un triunfo ante los ojos de todo el mundo, as obazúcoo

LA SALIDA. La salida nos fué anunciada ayer por la mañana con el telegrama que encabeza nuestras líneas y que nos dirigió el Consul de Francia en aquella ciudad Mr. Deloffre. Posteriormente hemos recibido hora por hora los siguientes radiogramas que nos tienen al corriente de las peripecias de la carrera.

8 y media mañana: La salida de Mahón se ha efectuado en buen orden. La última canoa está á cuarenta y cinco millas de Mahón. El «Kleber» es el último de la flota. Cada canoa va conve yada por un torpedero.

10 mañana: El mar está muy agitado. El N. O. sopla. La flotilla costeará probablemente el Golfo de León.

«Kleber» 11 42 mañana: Orden de los concurrentes.—El «Mercedes C. P.» y el «Malgré-Tout» remolcados. El «Fiat X» embarcado sobre el «Lahire» El «Camille» y el «Quand-Même» hacen rumbo á una misma altura. El «Heraclès II» y el «Mercedes Mercedes» van detrás.—El «Kleber» está á 41 37' de latitud y 2 51' longitud E. El viento refresca.

3 40 tarde: El «Kleber» se encuentra á 120 millas de Tolón.

A CIEN MILLAS DE TOLON

De otro lado nuestro enviado especial á bordo del «Kleber» nos manda

directamente por telegrafía sin hilos el siguiente despacho:

«Kleber» a cien millas de Tolón, el mar está muy agitado para los concurrentes. El viento N. O. efresco.

El «Mercedes C. P.» que va adelante ha sido señalado remolcado, pero no tenemos confirmación de la noticia.

El «Camille» a las once cinco minutos navega bien, gobernado admirablemente y cubierto á menudo por el rompiente de las olas.

El «Quand-meme» está nueve millas atrás y navega en buenas condiciones.

El «Malgré-Tout» á remolque pero todo bien á bordo.

El «Mercedes-Mercedes» que está 20 millas atrás ha tomado remolque á medio día para reparar una avería.

El «Heracles II» está á cincuenta millas atrás. Hace buen camino á vela y máquina.

El «Fiat X» acosado por la gruesa mar, á cuarenta y cinco millas de Mahón ha sido embarcado sobre el torpedero «La Hire».

El servicio de escolta está perfectamente organizado y todas las disposiciones tomadas para el caso de salvamento eventual. (Le Matin del 14)

LLEGADA Á TOLON

Al llegar á Tolón nuestro enviado especial, nos da emocionantes detalles sobre la dramática travesía de Mahón á Tolón, y nos explica por medio del siguiente y extenso telegrama de la manera como Mdme. du Gast cayó al mar y como pudo ser salvada.

Tolón 14 mayo.—A bordo del crucero «Kleber».

«El éxito de nuestra gran prueba en alta mar Argel-Mahón-Tolón en ya primera etapa había sido tan felizmente franqueada se ha visto comprometida por los elementos, desencadenados en el mismo momento en que estábamos más cerca del fin».

Después de haber esperado 5 días en Mahón, que las noticias del tiempo recibidas nos permitieran emprender la segunda parte de la travesía con probabilidades de éxito habíamos tomado la decisión de salir en la mañana de ayer entre tres y cuatro, confiando en el estado atmosférico local que era, mar casi calma y pequeña brisa, en que el Comandante de Marina y el piloto mayor del puerto nos habían dado la seguridad de que el tiempo era bueno y en el radiograma recibido de Tolón indicándonos mar bella y pequeña brisa de Oeste.

En estas condiciones no había para que dudar.

Todos los interesados decidieron hacerse á la mar al amanecer, á fin de evitar en lo posible la navegación de noche.

La partida se efectuó en buen orden. Durante la primera parte de la travesía no ocurrió nada digno de mención, sino el embarque del «Fiat X» á bordo del contratorpedero «La Hire», á unas cuarenta y cinco millas de Mahón. La mar era entonces tranquila, pero esta pequeña embarcación con su enorme velocidad atravesaba las olas rizadas embarrancando gran cantidad de agua. Todos se alegraron de este incidente que en nada menguaba el éxito del «Fiat X» entre Argel y Mahón y que quitaba una preocupación á los buques de la escolta.

Varios automóviles á causa de las pannes y pequeñas averías se habían visto obligados de pedir remolque al

torpedero que les servía de escolta. Estos eran el «Mercedes C. P.», el «Heracles II» y el «Malgré-Tout», y un poco más tarde el «Mercedes Mercedes».

Sobre las diez de la mañana la brisa refrescó y entonces pudimos darnos cuenta de las excelentes cualidades del «Camille» que «goza en ruta á razón de doce nudos por hora sosteniéndose ostensiblemente sobre las olas sin que le hicieran mella las que contra él se estrellaban. El «Quand-meme» á nueve nudos seguía su camino sin embarcar una gota de agua.

Al medio día el mar y la brisa habían calmado y á las dos de la tarde pasando á unos cincuenta metros del «Camille» que iba á la cabeza de la escuadrilla, el comandante del «Kleber» mandó tocar un rigodón en honor de la valiente comandanta del buque predilecto de la expedición.

Las noticias de la escuadrilla eran en este momento excelentes y nosotros abrigábamos la convicción de llegar á Tolón entre las ocho y las doce de la noche. En este momento expedí un radiograma á Tolón indicando la situación de cada una de las canoas y las disposiciones tomadas para estar prevenido ante cualquier eventualidad que de momento se presentase.

A las cuatro el barómetro bajó bruscamente. El horizonte se oscureció, las olas empezaron á encresparse; estábamos entonces á unas setenta millas de Tolón. No había para que pensar en volver á Mahón.

Por otra parte el tiempo se cerraba á nuestra espalda; á las cinco la mar era muy gruesa y apercibimos al «Camille» remolcado por el «Dard», navegando á pequeña velocidad sobre las olas; algunos momentos antes habíamos pasado á quinientos metros del «Quand-meme» que llevaba buena marcha convoyado por el «Arbalette».

A las seis soplabla fuerte brisa. Bajo el esfuerzo de las olas el remolque del «Camille» se rompió y este barco desamparado de su máquina se encontró perdido entre la cresta de las olas. Gracias á su ligereza y á sus pequeñas dimensiones, flotaba como un corcho y todos teníamos la seguridad de que así podía aguantar muchas horas.

El «Dard» teniendo uno de los cables del remolque enredado en una de sus hélices no podía prestarle socorro. El comandante del «Kleber», capitán de navío Mr. Paupié mandó entonces lanzar al agua un bote salvavidas de los llamados *balleneros*, con el fin de llevar al «Camille» una amarra y tratar de conducirlo al lado del «Kleber». Por dos veces el bote salvavidas probó de avanzar en dirección al «Camille», pero á pesar de la admirable buena voluntad de los tripulantes y la sangre fría del patrón, se vio siempre repelido hacia el «Kleber», desapareciendo entre las convulsiones de las ondas, para reaparecer bien pronto sobre su cresta.

El comandante Paupié viendo que se hacía imposible el enviar una amarra al «Camille», llamó al *ballenero* y ordenó izarlo.

Después, describiendo un gran círculo, el «Kleber» se fué derache hacia el «Camille» y con una habilidad sin igual y en unas condiciones de tiempo desastrosas, pasó con una precisión admirable junto al «Camille», y por medio de una habil maniobra de timón se colocó paralelo á él

Inmediatamente fueron arrojados unos veinte cabos á los tripulantes del «Camille» que se hallaban agrupados sobre la popa de la canoa. Madame du Gast se asió á uno é intentó izar-se por la escalera del piloto que estaba puesta al costado del «Kleber», pero teniendo las manos llenas de aceite y grasa resbaló y cayó al agua, entre el «Kleber» y el «Camille».

Sin pérdida de tiempo el segundo contramaestre de timón Mr. Toulón se echó al mar y consiguió sacarla de entre los dos buques que estaban en peligro de chocar.

El primer contramaestre Mr. Bion y el contramaestre de maniobras Mr. Mignot se lanzaron en socorro de los naufragos y en pocos minutos todos fueron recogidos é izados á bordo y la canoa tomada á remolque.

Si el salvamento se pudo realizar en buen orden y con rapidez se debió gracias al teniente de navío Mr. Menier que iba embarcado como segundo á bordo del «Camille» y que estuvo admirable en cuanto á valor y sangre fría. Madame du Gast muy valerosa se acercó á mí y me dijo: «¡Qué lastima! ¡Yo que iba la primera! Sobre todo velad por mis tripulantes, cuidadlos bien, están tan fatigados...».

Los cuidados más solícitos les fueron prodigados á aquellas valerosas gentes, á las cuales se dieron ropas y alimentos confortables y se les instaló lo más cómodamente posible.

A las ocho de la noche nos encontramos en plena tempestad; las olas rompían furiosamente en la proa del «Kleber» subiendo hasta el puente y barriendo la cubierta.

El huracán rugía furiosamente. El cable de remolque del «Camille» se aflojó; se le recogió y entonces nos apercibimos que el cinturón de acero que llevaba clavado la canoa colgaba al extremo del remolque, habiéndolo arrancado la tempestad de los pernos que al «Camille» lo sujetaban. Como en aquellos momentos hubiera sido sumamente peligroso el tratar de salvar al «Camille» lo abandonamos á su suerte.

La noche ha sido espantosa. El navío rodaba y se balanceaba de un modo infernal. Las escotillas y las puertas de los cañones habían sido cerradas.

Al olear la mar se hendía á causa del duro viento y las enormes olas coronadas de espuma se precipitaban el asalto del «Kleber».

Hasta las tres de la tarde estuvimos cruzando á unas treinta millas á lo largo de Tolón.

En cuanto hubimos reparado la avería que el huracán había causado en nuestro aparato de telegrafía sin hilos, pudimos comunicarnos con el «Desaix» en camino á nuestra espalda y con el acorazado «Sniffren» anclado en la rada de Tolón, y entonces supimos que el «Mercedes-Mercedes», «Mercedes C. P.», «Malgré-tout» y «Heracles II» tuvieron también que ser abandonados pero que sus tripulantes habían sido salvados por los contratorpederos que les convoyaban, los cuales habían llegado con ellos á Tolón.

No teníamos noticias del «Quand-meme» ni del torpedero «Arbalette» que le convoyaba, pero supusimos que se habrían dirigido hacia Mahón ó á las costas de Córcega, esperando de un momento á otro un telegrama anunciando su llegada.

En opinión de todos los oficiales, no hay ejemplo de un huracán tan violento como el que acabamos de sufrir, es-

tando todos de acuerdo en reconocer que ningún indio había que pudiese hacerlo prever y que la orden de salida de Mahón fué juiciosamente ordenada, pues no se hizo sin antes haberse rodeado de todos los datos y noticias posibles para asegurar el buen éxito de la travesía.

Os tendré al corriente de los hechos que han ocurrido á bordo de las canoas en cuanto lleguen á mi conocimiento.

Hemos fondeado en la rada de Tolón á las cuatro y media de la tarde (Le Matin del 15 mayo)

F. I. A. T. X

Este es el nombre que como nuestros lectores saben llevaba el bote automóvil vencedor del PREMIO MAHÓN.

Este nombre significa *Fábrica Italiana Automóviles Torino* que es en donde fué construido y la X significa que son diez con este los que de esta clase se han hecho.

El motor que lleva es de cuatro cilindros, su fuerza de 24 caballos y puede desarrollar una marcha de 22 millas en una mar llana.

La casa en donde se construyó fué fundada en 1900; sus talleres entonces ocupaban una extensión de mil metros cuadrados y tenía empleados en sus trabajos á treinta y cinco obreros, pero tales han sido sus progresos y tanta aceptación han tenido los motores por ella construidos que en la actualidad tiene trabajando á 780 operarios y la fábrica ocupa una extensión de 12.000 metros cuadrados.

Fabrica toda clase de maquinaria para buques de mayor porte, submarinos, coches, automóviles, motores, etcétera, etcétera.

Exporta por todas las partes del mundo sus acreditados trabajos y para dar una idea de la fama universal que goza, baste saber que durante el pasado año vendió á las Repúblicas Sud-americanas la enorme suma de 573 coches automóviles.

Ha obtenido los primeros premios en cuantas exposiciones se ha presentado y en la última internacional de automóviles celebrada en Viena del 21 de Mayo al 6 de Junio del pasado año, obtuvo la mayor recompensa ó sea el gran diploma de honor con el resondo de oro del gobierno austriaco, por la perfecta construcción y suma elegancia de sus máquinas.

El caso del «Fiat X» que mide 8'98 metros de eslora, 1'70 de manga y 0'80 de puntal, pesa 250 kilos, el motor 410 y junto con el equipaje que lleva cuando va de viaje suma un peso total de mil kilos.

Este buque fué construido este año por la casa T. Gallinari é hijo, de Livorno, hoy dueño y solo jefe de ella el señor E. Gallinari que vino á Mahón tripulándolo, siendo debidos á él los planos de la citada canoa.

Dicha casa posee dos astilleros: uno en la gran plaza *Porta Murata* con talleres para la construcción de yates de hierro y madera, barcas para regatas á remo, vela y motor. También las barcas á remo allí construidas gozan de una gran fama por su elegancia y ligereza, pues desde el año 1892 han vencido en todas las regatas en que han tomado parte. Su fama es también universal pues por todo el mundo se exportan.

El otro astillero está situado en la gran plaza *Posto Mediceo*; este está destinado á construcciones y reparaciones mecánicas y fundición. La superficie de estos astilleros es de siete

mil metros cuadrados, trabajando en ellos más de doscientos operarios. Actualmente están construyendo una canoa para el duque de los Abruzzos, hijo primogénito del difunto rey D. Amadeo de Saboya.

Después de una serie de días muy variables, los de ayer y hoy han sido primaverales, luciendo el sol con gran esplendor.

Con tal motivo en ambas tardes se han visto muy concurridas las carreteras y alrededores de la ciudad.

El filántropo francés Mr. Emile Robin, presidente honorario de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, ha hecho un donativo de 13.500 pesetas, para el establecimiento de una nueva estación de salvamento en las costas del Mediterráneo.

PASTOREO ABUSIVO

Varias personas se nos han quejado y con razón de que un individuo, que, posea una porción de cabras de leche, las lleva a apacentar por el sitio conocido por *se font d'en Simón* y que sin respeto al cercado ageno, las suelta dejando las que saltan y causen graves destrozos en los vergeles de aquellas inmediaciones.

Llamamos la atención de quien corresponda para que vea si es posible evitar este abuso.

CARTA DEL REY

«El Boletín Oficial Eclesiástico» del obispado de Barcelona, correspondiente al día 12 del actual, inserta la siguiente carta:

«Madrid 1.º de mayo de 1905»

Muy reverendo señor Cardenal:

Con gran interés y profunda simpatía he leído la carta que V.ª Em.ª me ha servido dirigirme en el día 22 del mes pasado, cuyo contenido viene a confirmar noticias que ya tenía acerca del intento de abrir una nueva capilla protestante en la católica ciudad de Barcelona.

Que ponga verdadero empeño en ver resuelto este asunto, según lo claramente establecido en el texto de la Ley Fundamental y las posteriores disposiciones ejecutorias de la misma, prueba el hecho de haberlo puesto a discusión hace ya días en el Consejo de mis ministros y buscado de consuno con ellos el medio más eficaz de corregir un abuso incompatible con la legislación vigente y los unánimes sentimientos de la nación Española.

Como rey católico é hijo sumiso y creyente de la única Iglesia verdadera, me apena profundamente este nuevo atentado a la fe de nuestros mayores y a la religión del Estado, cuyos destinos ha tenido a bien confiar en estos momentos la Divina Providencia, y no vacilo en asegurarle, señor Cardenal, que he de hacer cuanto quepa dentro de mis atribuciones de soberano constitucional para que por mi gobierno se desbaraten los proyectos que expone V.ª Em.ª, de quien imploro la bendición, reiterándole toda mi respetuosa estimación y cariñosa benevolencia.

ALFONSO XIII.

Emmo. señor Cardenal-Salvador Casañas y Pagés, obispo de Barcelona.

**

«Constitución e imprudencia» temeraria la publicación de esa carta del rey constitucional de España en el «Boletín Oficial Eclesiástico» del obispado de Barcelona?

Doctores tiene el Parlamento que lo dirán.

Nosotros, que no queremos caer en manos de la justicia, nos limitamos a aconsejar a Villaverde que la lea con mucha atención antes de emprender el viaje a Londres, en donde espera su visita una regia dama protestante.

El «Boletín Oficial» de esta provincia, correspondiente al 13 del actual publica la siguiente circular que por su interés creemos de utilidad reproducir:

GOBIERNO CIVIL

Sanidad.—Circular

Teniendo noticias este Gobierno de que en la actualidad no se cumple debidamente con lo dispuesto en la Real orden del Ministerio de la Gobernación de 22 de Noviembre de 1886 y circular de la Dirección General de Sanidad de 6 de Diciembre del mismo año, relativas a la circulación y desinfección de las mercancías de trapos, he acordado reproducir dichas disposiciones: a continuación, a fin de que se dé el más exacto cumplimiento por los interesados cuidando los Alcaldes y Agentes de mi autoridad de su realización.

Palma 13 de Mayo de 1905.

El Gobernador, SANTIAGO JALÓN CAMPELO.

Disposiciones que se citan

El Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación me comunica con esta fecha la Real orden siguiente:

«Ilmo. Sr.: Vistas las repetidas instancias dirigidas a este Ministerio en solicitud de que se facilite el libre tráfico de trapos en el interior del Reino é Islas adyacentes, modificando la Real orden de 23 de Noviembre del año último; Su Majestad el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, de conformidad con lo propuesto con el Real Consejo de Sanidad, se ha dignado mandar que la circulación de dicha mercancía se sujete a las siguientes reglas:

1.ª Se obligará a los dueños de los almacenes de trapos a que sometan esta mercancía a una rigurosa desinfección por medio de los gases sulfurosos antes de entregarlos a los operarios que han de escogerlos y clasificarlos. La desinfección deberá presenciarse un agente de la Autoridad.

Al dueño de esta clase de almacenes que no cumpliera con la disposición presente se le impondrá una multa que no bajará de 25 pesetas ni excederá de 100 pesetas.

2.ª Los trapos que hayan sido sometidos a la debida desinfección por uno de los medios propuestos en la regla anterior podrán ser transportados de un punto a otro, cualquiera que sea su embalaje, pudiendo depositarlos en los pueblos del tránsito, si así conviene a sus dueños, siempre que el conductor lleve el oportuno certificado de haber sufrido dicho género la expresada operación.

3.ª Los trapos procedentes de puntos limpios del extranjero sólo se admitirán cuando su embalaje sea de lonas embreadas, prohibiéndose su depósito en los pueblos de tránsito.

4.ª Se considerarán limpios, para los efectos de la regla anterior, todos aquellos puntos en donde no haya ocurrido ningún caso de invasión ni defunción de enfermedad epidémica en el espacio de cuarenta días.

5.ª Queda prohibida la importación y circulación de trapos en las provincias que sufran una epidemia, como así mismo la importación en España de puntos sucios ó sospechosos, debiendo tenerse por estos últimos a todos los que no se preserven debidamente de los primeros.

Y 6.ª Para saber el punto de procedencia de los trapos que del extranjero hayan de importarse a la Península é Islas adyacentes, se exigirá por los empleados de nuestras Aduanas fronterizas antes de autorizar su entrada la certificación de origen.

De real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Lo que traslado a V. S. para iguales fines. Dios guarde a V. S. muchos años.

—Madrid 22 de Noviembre de 1886.—El Director general, Teodoro Baró.—Señor Gobernador de la provincia de...

El cinematógrafo moderno del señor Nicolás dará esta noche en el Teatro Principal una sesión monstruosa en la cual se exhibirá por última vez la ex-

tensa película «La Pasión» además de un extenso y variado programa. La sesión durará hora y media, empezando a las nueve.

EDICTO

Don Francisco Serra Dalmado, Juez instructor de la Causa que se sigue por naufragio del Pailebot español «Francisca» ocurrido en aguas de este Puerto el día 1.º de Enero del presente año, habiendo acordado por providencia de hoy la presentación, ante el Juzgado de mi cargo, sito en la Comandancia de Marina de esta Provincia, del Capitán del vapor español «Velazco», que ignorando su paradero se hace público para que en el término de quince días a contar desde la fecha de su publicación en la Gaceta de Madrid, efectúe su presentación.

Mahón 18 mayo de 1905.—Por su mandato, el secretario, Bartolomé Galia a.

Sección Telegráfica

(SERVICIO PARTICULAR)

Madrid 18, 1.º 00.

En el discurso que el rey pronunciará contestando al que le dirigirá el Congreso, dijo entre otras cosas, que en el asunto de suenace solo se debe procurar la felicidad de la patria.

Madrid 18, 2.º 10.

Deseando el Rey Alfonso corresponder al obsequio del cargo que con motivo de su cumpleaños le ha conferido el monarca británico Eduardo VII, ha nombrado a este almirante de la armada española.

Madrid 18, 3.º 30.

Los señores Silvea, Dato y Azoriza han escrito a los conservadores barceloneses invitándolos para que procedan a la reconstitución del partido.

Madrid 18, 4.º 20.

El señor Mañá hace algunos días que se encuentra en los Pirineos en donde proyecta pasar una temporada.

Madrid 18, 5.º 15.

El canónigo temerario que empezaba a infundir serios temores por su tardanza en llegar al punto de su destino, ha fondeado en el puerto de Barcelona.

Madrid 18, 6.º 40.

El Presidente del Consejo Sr. Villaverde ha declarado que nada tienen que ver los ministros con la cuestión del Obispo Casañas, pues que estos nunca han refrendado la correspondencia particular de los Reyes.

Madrid 18, 10.º 00.

Ha sido confirmado que Fray Ber-

nardino Nozalada había renunciado definitivamente al arzobispado de Valencia.

Madrid 18, 10.º 30.

Desde Barcelona comunican que han sido puestos en libertad diez y siete de los anarquistas que quedaban presos por el mitin celebrado en el Palacio de Bellas Artes.

Madrid 18, 11.º 10.

Noticias últimamente recibidas de Melilla dicen que varias embarcaciones han tenido frecuentes tiroteos con algunas partidas de moros que merodean por aquellas costas y que intentaban saquearlas.

Madrid 18, 11.º 25.

Comunican desde Zaragoza que aquellos campos atraviesan una crisis muy horrible y que unida a la miseria que en varios pueblos de la región se siente, produce un terrible malestar.

Madrid 18, 11.º 40.

Londres.—Continúa el asedio a la plaza de Wladivostok.

Continuamente se traban refriegas sin importancia, esperando que de un momento a otro se entablará una batalla.

Madrid 18, 12.º 00.

El almirante Togo ha declarado al gobierno de su nación que se halla dispuesto a avanzar, por lo que se cree inminente el encuentro con las escuadras del Báltico.

Madrid 18, 12.º 35.

Han llegado a Cádiz procedente de Cuba los señores Sanchez Toca y marqués de Lema.

El primer ministro de dichos señores ha hecho varias declaraciones, censurando en ellas la labor del actual gobierno, añadiendo que los liberales se hallan también incapacitados para ser poder.

Del único que ha hecho elogios ha sido del señor Mañá al que conceptúa como el único salvador de España.

Madrid 18, 13.º 15.

Cádiz.—Algunos tripulantes desembarcados aquí anclados han penetrado estando embriagados, en un local en donde se estaba celebrando un mitin promoviendo un gran alboroto.

Al intentar detenerlos se arrojaron sobre la policía y ésta para defenderse hirió a varios.

Al final fueron sometidos y encerrados.



D. E. P.

SIENDO PASADO MAÑANA DIA 20 EL 3.º ANIVERSARIO

DEL FALLECIMIENTO DE

Don Spiridión Ládico y Olivar

en la iglesia parroquial de Nuestra Señora del Carmen, se dirán misas rezadas en el altar mayor, desde las siete hasta las diez, en sufragio del finado.

Los Excmos. Señores Obispos de Menorca, Tercia y Jaén tienen concedidas Indulgencias a los que asistan a tan piadosos actos.

Mahón 18 Mayo 1905.

Mediana de Aragón

AGUAS Y SALES NATURALES

Sulfatadas-Sódicas-Litínicas

MEDALLA DE ORO Exposición PARÍS 1900.

Depurativas Diuréticas No exigen régimen.

Aperitivos-Laxantes No irritan jamás.

Sus efectos son segurosísimos en los Embarazos gástricos, Dispepsias, Congestionamientos del Hígado, del Bazo, de los Riñones, Ictericas, Diarreas biliosas, Catarrros de la Vejiga y de la Matriz.

Tomadas en **LOCION** y **BANO**, son eficacísimas y superiores a todo tratamiento para el herpétismo, escrofulismo, artritis y demás afecciones de la piel que tiene por origen la impureza de la sangre.

SALES DEL PILAR

BICARBONATADAS-SÓDICAS-LITÍNICAS

La mejor agua de mesa. La más económica. La que no tiene rival para todas las afecciones del ESTOMAGO, HIGADO, RIÑONES, e INTESTINOS.

Infalible contra la **OBESIDAD**

Es agradable en las comidas

No altera el vino

Vendese en cajas de diez paquetes, para diez litros de agua

Farmacias y Droguerías, Agentes generales para España y Portugal, Jové y Blanc, Plá de las Beatas, 4.—Barcelona.

Deposito en Mahón: **SRES. VALLS, PONS Y ARGUMBAU**



SASTRERÍA NOVEDADES

GRAN SURTIDO
de pañería para la presente estación

PRECIOS
desde 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 60 hasta 200 Ptas

A MEDIDA
Calle Hannover, 20

SALON MODELO

Barbería y peluquería

DE

M. MALDONADO

En dicho establecimiento, encontrará el público que se digna honrarlo con su asistencia un esmerado servicio usándose de todas las reglas higiénicas necesarias a la garantía de la salubridad.

Para dicho fin se ha adquirido una estufa antiséptica con el uso de la formalina para la desinfección de todos los utensilios de Barbería puestos al servicio de cada persona.

Se contagianan toda clase de portizos.

Arrayaleta 10-MAHON

Illuminación á incandescencia por gas

Mechero LE PHARE

NUEVO Y PODEROSO MECHERO DE MUCHA INTENSIDAD, proporcionan de una iluminación constante y regular de 300 bujías a razón de un consumo medio de 5 céntos de peseta por hora ó sea de 200 á 250 litros según la presión.

Nuestro mechero "Le Phare", puede por su inmenso poder lumínico sustituir por sí solo muchos mecheros de incandescencia número 1 ó 2 según la disposición de los locales á iluminar como por ejemplo fábricas, almacenes, cafés, teatros, etc.

"Le Phare", realiza pues una economía de gas de **UN CINCUENTA POR CIENTO** sobre los demás mecheros de incandescencia conocidos hasta el día sin perjuicio de la economía de tubos y camisas como consecuencia natural á la su presión de un número de mecheros que por el empleo de "Le Phare", resultan innecesarios.

Nuestro mechero "Le Phare", con patente de invención, tiene la ventaja enorme de poder, por su disposición, ser regulado por cualquiera, según las fluctuaciones de la presión del gas, no puede además obstruirse ni ensuciarse por el polvo siendo consecuencia de esto que su luz es brillante siempre y sin variación alguna. "Le Phare" no teme las corrientes del aire. Colocamos "Le Phare" á título de ensayo y experiencia á fin de demostrar á los consumidores de gas su superioridad sobre los otros sistemas conocidos. La colocación como ensayo se hace sin gasto alguno y sin compromiso de compra.

Agentes generales para España y Baleares, **Ignacio Quinquier, S. en C.—Paíso Cementerio, 22.—Teléfono 2026—BARCELONA**

Representante en Menorca: **MANUEL BELTRAN.—Arrayaleta, 3—Mahón**

Almacén de muebles de Sintés

BARATURA

Buffett comedor tallado y con mármol, seis sillas asiento labrado; Mesa comedor y mantel, y seis cuadros comedor

TODO POR 25 DUROS

Visita este establecimiento que hay **NOVEDAD**

INTERESANTE

El que desee adquirir una máquina parlante sea la que sea, y quiere elegir la con acierto debe compararla antes con el Gramophone.

A esta suerte de comparación s debemos nuestro éxito, y de ellas lo esperamos continuamente.

Cia. Francesa del Gramophone.

Sucursal en Menorca.—**L. MIQUEL PRETO.—Arrayaleta, 18—Mahón.**

Don Juan Victory Tal

Alcalde Constitucional de esta Ciudad.

Hago saber: Que con el fin de impedir en esta Ciudad el desarrollo de enfermedades infecciosas ó contagiosas, tan propensas á aparecer con los rigores de la actual estación he acordado dictar las prevenciones siguientes:

1.ª Queda prohibido depositar en esta Ciudad en el punto conocido por la Colárea y en todos los caminos públicos inmediatos á la población. Los que actualmente existan deberán ser trasladados á mayor distancia de quinientos metros.

2.ª No se permitirá criar ni mantener cerdos ni ninguna otra clase de animales en los sótanos ni otros sitios de las casas de esta Ciudad. Los huertos y corrales inmediatos á la población en los cuales se eban cerdos, deberán mantenerse en buenas condiciones de higiene y limpieza.

3.ª Todos los lavaderos y aberscas del interior de la población y de sus inmediaciones, deberán quedar completamente limpios, manteniéndolos constantemente aseados á fin de que á las primeras horas de la noche no quede cantidad alguna de agua sucia.

4.ª Los habitantes de casas lindantes con las Norias situadas en la Ciudad ó sus inmediaciones, así como los miradores y escarpados, rampas y lugares análogos, deberán abstenerse de arrojar agua sucia, basura y toda clase de inmundicias á la vía pública y lugares descubiertos.

5.ª Queda prohibido entorpecer las corrientes de agua en este distrito con obstáculos que den lugar á la formación de depósitos ó estancamientos.

6.ª Queda prohibido arrojar los desperdicios de pescado á las orillas del puerto, debiendo en todo caso hacerlos á cinco metros de sus muelles.

7.ª Queda igualmente prohibido sacar ni escurrir en la calle, puerta, ventanillo ó balcón, sábanas, camisas, ni otra clase de ropa; ni tampoco tapices, muebles ó cualquier otra cosa que pudiese perjudicar la salud pública.

8.ª La comisión de Policía urbana vigilará con todo cuidado los mercados, tiendas de comestibles y bebidas, á fin de que las carnes ó pescados que no sean frescos, las frutas y legumbres no maduras ó podridas, las leches impuras, los vinos irritantes y acerbos y

en general todo alimento que se considere nocivo á la salud pública, sean inmediatamente decomisados y castigados los infractores.

9.ª Por los dependientes del municipio se practicarán visitas domiciliarias con el objeto de recomendar las condiciones higiénicas de las viviendas y adoptar en su vista las disposiciones que la ciencia aconseje.

10.ª Los contraventores á cualquiera de las disposiciones que preceden, incurrirán en una multa de cinco ó veinticinco pesetas, según la importancia y trascendencia del caso.

Recordo á estos habitantes la conveniencia de barrer y regar diariamente la parte de la calle confrontante con sus respectivas casas, convencidos como deben estar de que la higiene es el principal preservativo de enfermedad de infecciosas; porque el aseo aleja los focos en donde aquellas encuentran medios de desarrollo.

Mahón 17 Mayo 1905.—Juan Victory.

NODRIZA

Una mujer que desea amamantar una criatura en su propia casa. Llega de pocos días.

Para informes, calle Mayor número 60, Villa Carlos.

Para vender

Lo está una casa en la calle de San Jaime n.º 22, con muy buenas condiciones.

Informes, Frailes n.º 37.

Aprendiz

Se necesita uno en la peluquería de José L. Alonso, situada en la calle de

yá número 3.

Imp. de Fábregues, á cargo de Ribé